SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 45 minutos)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Exposición escrita del señor Representante Nacional Antonio Chiesa, relacionada con el estado de las Rutas Nacionales Nº 5 y 6.

Palabras pronunciadas por el Edil Valentín Leal (Junta Departamental de Rivera) referidas al mal estado de la Ruta Nº 6.

Carpeta Nº 341/2010 Distr. 368/2010 ALFREDO ZITARROSA. Proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes presentado por los Diputados Carlos Mahia, Ortuño, Roballo y Mónica Travieso. Designación al nuevo puente de la Ruta Nacional Nº1 "Brigadier General Manuel Oribe" sobre el Río Santa Lucía.

Carpeta Nº 340/ 2010 Distribuido 367/2010. GENERAL LIBER SEREGNI. Designación a la Ruta Interbalnearia- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo.

Carpeta Nº 282/2010. Proyecto de ley presentado por el Senador Juan Pedro Bordaberry por el cual se le designa con el nombre LA CUMPARSITA, CARLOS GARDEL y CARLOS PAEZ VILARÓ al aeropuerto internacional de Carrasco, al puerto de Montevideo y al aeropuerto internacional de Laguna del Sauce, respectivamente."

(Ingresan a Sala los integrantes de la Comisión Nacional de Logística -Conalog-)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de recibir a esta selecta, nutrida y representativa delegación de varios sectores ligados a la actividad logística. Contamos con la presencia del señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, de una integrante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -quien acudió muy gentilmente aun cuando la invitación no llegó en tiempo y forma- y de representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Cámara de Industrias del Uruguay, de la Cámara Mercantil de Productos del País, de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay, de la Cámara Uruguaya de Logística, del Centro de Navegación, de la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay, de la Unión de Exportadores y de la Asociación de Despachantes de Aduanas. Prácticamente tenemos representados a todos los interesados en la aprobación de este proyecto de ley, que ya cuenta con media sanción de la Cámara de Representantes.

Los integrantes de esta Comisión estaremos encantados de escuchar cuál es vuestra visión respecto de este proyecto de ley. Del mismo modo, queremos saber cuál es la comunidad de intereses que parece existir en un sector que ha tenido un desarrollo realmente importante en estos años y que, afortunadamente, parece no tener techo.

SEÑORA TABACCO.- Buenas tardes y muchas gracias por recibirnos.

Como Presidenta de la Comisión Nacional de Logística, que es la antecesora del que esperamos sea el futuro Instituto Nacional de Logística, voy a hacer un poco de historia.

En un seminario que se realizó en Montevideo en el año 2008, surgió la solicitud de diversos actores del sector logístico de comenzar a trabajar en la creación de una institucionalidad que permitiera tratar globalmente los diferentes problemas del sector. Se creó, entonces, la Comisión Nacional de Logística como un grupo dentro del Ministerio de Transporte y Obras y se elaboró un proyecto de ley para fundar un Instituto Nacional de Logística que le daría más institucionalidad a todo el sector. ¿Por qué es necesario un instituto o una institucionalidad específica para el sector logístico? Porque intervienen múltiples actores, no solo en el ámbito privado sino en el del gobierno. A tal punto que, junto con distintos actores privados, somos cuatro los sectores gubernamentales que estaríamos representados: los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas, además de la Administración Nacional de Puertos.

Este es, básicamente, el origen de la ley.

Pensamos que tener el Instituto nos permitirá realizar una cantidad de actividades y tareas en pos de la promoción de la logística, lo que es bastante dificultoso de lograr desde distintos ámbitos.

SEÑOR DÍAZ.- Me sumo a la idea de que el Inalog es importante, al igual que sus tareas de promoción y de coordinación de actividades. Cuando uno observa la constitución del Instituto y el marco que se le está dando, puede advertir que la participación privada es muy importante; representativamente lo es más que la del sector público, porque de alguna manera se reconoce al sector privado como el motor de la logística del país, pero necesitamos un papel que nos dé la posibilidad hasta de veto de algunas acciones, si es que se quiere aplicar una política contraria a la que se esté manejando en ese momento.

Para nosotros es importante destacar la actividad del puerto, pues en casi todas las conversaciones acerca de la logística aparece como un punto importante, sea por la infraestructura o por la plataforma que crea para hacer negocios. ¡Ni qué hablar de todo lo que tiene que ver con la línea de infraestructura de transporte! De alguna manera, nosotros nos sentiremos aliviados en la tarea y estaremos en el mismo rumbo que el sector privado, pudiendo trasmitir mejor la línea de gobierno y, a su vez, tener un ámbito adecuado para recibir las propuestas privadas.

Hasta ahora, los enfoques en la Conalog eran sobre el papel principal del Inalog, que para nosotros -y en particular para quien habla- es la promoción de la logística, la captación de negocios en el exterior, vendiendo adecuadamente las fortalezas del país. El objetivo que se le fija por esta ley es bastante más amplio, pero supongo que después -adecuadamente y sin tener que modificar la ley- se podrán hacer ajustes. El principal uso de la herramienta sería la promoción conjunta, dirigiéndola -de común acuerdo con los demás actores- hacia dónde y qué promocionar.

Es cuanto quería destacar sobre este punto.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- Soy representante de la Cámara Uruguaya de Logística. Cuando comenzamos a trabajar en el proyecto del Inalog y sus antecedentes, hace unos cuantos años, detectamos que existía una disociación entre lo que era el trabajo público y el privado, y averiguamos cuáles eran los elementos que estaban deteniendo al sector privado. Nosotros representamos, fundamentalmente, a una Cámara de operadores logísticos, en la que la rapidez, la agilidad y la contratación de mano de obra son sumamente importantes, justamente porque es la forma en que se pueden captar negocios, pues nuestra tarea es promover al Uruguay en el exterior. En muchas ocasiones detectamos la falta de comunicación interna entre los diferentes Ministerios, así como la existencia de regulaciones o normativas que no estaban actualizadas. Entonces, lo primero que decidimos fue unirnos públicos y privados, es decir, crear una cultura, conocernos y, a partir de ese conocimiento, descubrimos que teníamos más puntos en común que diferencias, pero resultaba difícil tener un interlocutor válido.

Hoy en día observamos que Uruguay gana por todos lados con la logística, no solo cuando salimos a promocionar a nuestro país en este sentido, sino también a nivel interno. Actualmente podemos ver que en el Puerto la mitad de los contenedores están en tránsito y, si los elimináramos, la mitad de los buques no vendrían a nuestro país con lo que estaríamos perjudicando enormemente a la Unión de Exportadores, porque tendríamos que ir vía Buenos Aires y otros puertos. Creo que Uruguay

en este aspecto se juega a ser un centro de distribución regional en serio, en donde interviene la Aduana -con cuyos representantes podemos dialogar y buscar soluciones- el Ministerio de Relaciones Exteriores, que intenta que nuestros promotores en el exterior -sean las Embajadas, Consulados, etcétera- sepan que hoy Uruguay puede generar empleo de mejor calidad que el que tenemos, brindando servicios a una cantidad de empresas y organizaciones multinacionales que están en el exterior y que buscan centralizarse. La idea moderna es la centralización de inventarios; tener inventarios en cada uno de los países no es negocio, por lo que, quien busque y tenga el mejor lugar, el más económico, operativo, eficiente y con menos ruido, es el que va a comer la torta. Creo que hay otros puertos que hoy empiezan a jugar y a estabilizar, porque nosotros no tenemos volumen de escala.

El valor agregado que le podemos dar al Uruguay es potenciar la logística con un Instituto que, conociendo esos trabajos disociados, pueda colaborar creando nexos que faciliten la tarea y permitan promoverla en el exterior de manera conjunta. La tarea la venimos realizando en bastantes trabajos. Por ejemplo, la última delegación que viajó a Shangai lo hizo acompañando a distintas Cámaras y al Gobierno.

SEÑOR AZAR.- Quiero reforzar las ideas que se han venido esgrimiendo hasta este momento.

En la CONALOG tenemos una comunidad importante en cuanto a la necesidad de mejorar al Uruguay en términos de logística y de aprovechar las oportunidades que al día de hoy nuestro país tiene en esta materia. Muchos de nosotros venimos trabajando en este tema desde hace muchos años -quizás más de diez- y con algunos de ustedes hemos hablado bastante a este respecto. Para hacer un poco de historia, quiero decir que en determinada época el reclamo fue el de una comisión interministerial. Quiere decir que este no es un tema descolgado, sino que viene de un proceso de acumulación y de promoción interna de lo que significa la logística para el Uruguay. Hace un tiempo no teníamos este escenario de conciencia nacional -por suerte hoy contamos con él- en el sentido de que la logística es buena para el Uruguay, porque diez años atrás era un tema bastante árido y no se lo abordaba. Tuvimos que trabajar en él para tratar de entenderlo, aislarlo y explicarlo de alguna manera, y para mostrar cómo ayudaba a las demás actividades económicas del país.

Si intentamos definir la palabra “logística” y preguntamos a veinte personas sobre su significado, podremos obtener hasta veinte definiciones distintas, en función de la actividad que cada una esté desarrollando. Esto nace para apoyar la logística de distribución regional, la misión de ver a Uruguay convertido en un centro regional de distribución de cargas, es decir, un Uruguay que pueda captar los flujos comerciales que se generan entre el MERCOSUR y el mundo, y viceversa, puesto que es la gran oportunidad que tiene el país para desarrollarse -estoy hablando como integrante de la Unión de Exportadores-; no nace para fomentar la logística nacional, que por supuesto es importante, también, pero entendemos que el mercado, la producción y el consumo uruguayos tienen cierta limitación, producto del tamaño de nuestro país. Lo que es ilimitado -y esta es la gran oportunidad que tiene el país- es ubicarnos en los flujos comerciales enormes que existen entre el comercio del MERCOSUR y el mundo.

De allí nace toda esta movida, primero para entender el negocio y luego para tratar de promocionarlo en el país. Es decir que, antes que nada, debemos apuntar a un marketing interno; el externo lo debemos hacer como país, ya que es imposible que una empresa sola pueda hacer el marketing internacional con éxito, pues Uruguay no es conocido en el mundo, por lo que partimos de una base bastante compleja. Cuando hablamos de nuestro país, primero debemos decir dónde queda, luego debemos explicar que hay un puerto libre, que existe un régimen de zona franca y que hay grandes paquetes convenientes, mejores que los de Argentina y Brasil, por lo que la explicación es extensa. Es decir que no es fácil vender esto en el mundo, aunque lo hemos venido haciendo exitosamente.

Debemos tener en cuenta que el 50% de los movimientos de Uruguay representan tránsito de mercadería; algunos de ellos son simplemente trasbordos -que de todas formas son buenos porque hacen venir a los barcos- y los otros, que son los que más nos interesan y en los que se puede agregar valor a la mercadería, son los grandes generadores de mano de obra y de riqueza del Uruguay y en ellos nos gustaría poder concentrar los esfuerzos.

Anteriormente, todo este mecanismo estaba muy diseminado en el Estado y era muy difícil tener una concepción clara de algún tema, pues había que peregrinar por diferentes Ministerios y Organismos, dependiendo mucho de las empresas estatales o de la Aduana y el Puerto, de los directores de turno y de cómo se interpretaban las normas, ya que había muchas zonas grises y los diferentes jerarcas podían entender el negocio de distinta manera. Por suerte, tanto los privados como los públicos fuimos recorriendo un camino conjunto, intercambiando experiencias y aprendiendo unos de otros, hasta que llegamos a este nivel en el que podemos plasmar nuestra necesidad en la creación de un organismo que se dedique exclusivamente a fomentar este negocio. Por supuesto que esta idea quizás no sea exactamente la que veníamos manejando; incluso, en un momento llegamos a proponer la creación de un Ministerio de logística y, aunque pensamos que en el futuro se tendrá que dar ese paso en nuestro país, vemos que ahora Uruguay no está preparado para entenderlo. De todas formas, este es un paso importante hacia ese sueño y ese futuro posible del Uruguay.

Aclaro que a continuación hablaré a título personal, ya que en las opiniones que existen sobre este tema hay distintos matices. Creo que en el proyecto de ley -quizás nosotros mismos deberíamos haber colaborado antes en la redacción de esta iniciativa- el concepto de la logística es demasiado amplio. Como decíamos hace unos momentos, la logística refiere a muchas cosas; es una importación, una exportación de productos uruguayos, un movimiento interno, o la tercerización del almacenaje de la mercadería de un cliente local. Pero en la iniciativa no queda muy claro que el objetivo principal de este Instituto sea ayudar al Uruguay a desarrollarse en ese ámbito, en esa oportunidad infinita de negocios que tiene, que es la logística de exportación, de la distribución regional, o -para ser más claro y gráfico- de los tránsitos de mercadería en el Uruguay. Humildemente, opino que todavía estamos a tiempo de que el proyecto sea mejorado en ese sentido. Aclaro que aquí no estamos hablando de intenciones, ya que las existentes son todas las mejores para que esto salga bien. Pero entiendo que si estamos redactando un proyecto de ley de cara al futuro, vale la pena utilizar más tiempo para mejorarlo. En lo personal, hace diez años que venimos dando esta pelea, por lo que perder dos, tres o cuatro meses más no me asusta, si lo que conseguiremos después será muy bueno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si nuestros invitados tienen alguna sugerencia con respecto al texto de la ley.

SEÑOR OLIVERA.- Sí, así es.

Soy el Presidente de la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay. Quisiera hacer hincapié en un tema que me parece fundamental en el desarrollo de nuestra actividad, que es el del tiempo. Como todos sabemos, el tiempo es muy importante, porque si ahora no se toman buenas decisiones, estratégicamente, en materia de infraestructura e inversión, luego será muy difícil recuperarnos. Puede suceder, por ejemplo, que nuestros competidores tomen determinadas decisiones, y si nosotros tomamos una decisión similar luego, ya resulta poco efectivo nuestro accionar.

La experiencia nos dice que para la captación de cargas a efectos de lograr el objetivo de ser un puerto de distribución regional, debemos abatir el tiempo, entre otras cosas porque este implica costos. Entonces, debemos mejorar los tiempos desde el punto de vista de la operativa, lo que traerá como consecuencia un impacto positivo en nuestros costos para ser más competitivos. Por lo tanto, más allá de que entiendo la posición de Azar en cuanto a que la redacción es mejorable y que el proyecto de ley se concibió como un objetivo fundamental para seguir transitando el camino del desarrollo, creo que no podemos posponer mucho más la decisión de empezar a trabajar con una ley que permita interactuar a todos los operadores, públicos y privados, y a las autoridades, a efectos de emprender rápidamente las acciones que nos permitan ser más competitivos en la región.

SEÑOR CARRAU.- Soy el representante de la Cámara de Comercio y de la empresa familiar Carrau & Cía.

Nosotros también estamos trabajando desde el inicio en la Comisión Nacional de Logística, como invitados, porque tanto a nosotros como a la Cámara de Industrias se nos invitó por ser las dos grandes Cámaras que nuclean generadores de carga, básicamente hacia el interior del país. En

nuestro caso en particular, la Cámara de Comercio tiene más de 4.000 asociados, muchos años de trabajo y, de alguna forma, estamos insertos necesariamente, porque la logística impregna prácticamente toda la actividad comercial.

Como decía el señor Azar, existen muchísimos conceptos de logística pero, básicamente, si consideramos que logística es todo aquello que integra una cadena de *supply chain*, es decir, de distribución, desde que una materia prima sale de su lugar de origen hasta que llega al consumidor final, entonces todas las actividades que en el medio agregan valor, de alguna forma están componiendo una actividad logística en un momento o en otro. Existen algunas discusiones en torno a este punto y debo decir que en algunos aspectos estamos absolutamente de acuerdo con Azar, y en otros tenemos discrepancias. De todas formas, nos parece importante que el país haya tomado la actividad como un rubro fundamental que genuinamente genera riqueza hacia adentro, además de trabajo.

Básicamente, hay dos grandes áreas que tienen que ver con la actividad de importación-exportación: la portuaria y aeroportuaria, y la que representa la gran mayoría de la actividad, que tiene que ver con los productos que ingresan al país e integran otras cadenas, que también son logísticas.

Me parece importante que todos estemos representados en la Conalog. Por otro lado, quiero destacar que quienes trabajamos hacia adentro y quienes trabajan en la exportación o en los tránsitos estamos haciendo una labor conjunta con la Aduana, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con las Intendencias, con quienes hemos interactuado en más de una oportunidad. Considero que todo eso es positivo.

El proyecto de ley de creación del Instituto Nacional de Logística fue presentado en la Legislatura anterior y, por lo tanto, todos hemos leído su texto y estamos de acuerdo, más allá de entendemos que se podría modificar o agregar algún elemento a su redacción. Lo interesante en esto es el espíritu de reconocer, no solo la actividad como tal, sino que, en los hechos, es generadora de valor. Creo que es importante no perder de vista que la actividad logística hacia adentro del país -que es la que yo represento a través de la Cámara de Comercio- es generadora de trabajo y de riqueza, pero si trabajamos mal en esto también se pueden ocasionar grandes inequidades y sobrecostos. Me parece que tenemos que valorar ambos elementos en su justa medida.

El señor Azar dio una visión personal que yo no comparto, porque no creo que haya que blindar la ley -lo digo con sinceridad- sino que, por el contrario, pienso que hay que considerar la actividad logística en la forma más amplia posible, porque eso es bueno para todos y para el país, y también tenemos que fomentarla, porque es generadora de riqueza y de trabajo.

Por otro lado, observamos que las Intendencias no están representadas en el Inalog -creo que son los únicos organismos del Estado que no están presentes- más allá de que con la Intendencia de Montevideo se ha trabajado bastante y se sigue trabajando, básicamente para coordinar el tema del transporte. En este sentido, estimo que se va por buen camino.

SEÑOR TOLEDO.- Represento al Centro de Navegación que, como saben los señores Senadores, es la gremial que abarca a todas las empresas que están en la actividad marítima y portuaria del país, es decir, operadores, depósitos, terminales y, por supuesto, agencias marítimas, que fueron las que le dieron nacimiento.

Desde el Centro de Navegación vemos con gran beneplácito la creación del Inalog, ya que lo venimos reclamando desde hace mucho tiempo. De hecho, estamos en contacto prácticamente con todas las instituciones que tienen que ver con el comercio exterior. Algo con lo que siempre sufrimos -problema que a veces tienen los Entes públicos- es con los plazos del Estado, en el buen sentido. Muchas veces hay que dar a conocer el mismo proyecto a distintas instituciones y autoridades para que finalmente salga y, como decía hoy el señor Olivera, de esta forma, nos ganan los competidores, que son muchos, como por ejemplo Brasil, Argentina, Paraguay, etcétera. Entonces, tenemos que apuntar a ser rápidos y eficientes en nuestras decisiones cuando salimos a competir.

Hoy tuve conocimiento de que el señor Azar creía oportuno modificar la redacción de algún artículo. En principio, si bien entiendo que hay que reconocer a todos -estoy de acuerdo con el señor Carrau en el sentido de que la logística nacional también es generadora de valor, lo que no está en discusión- creo deberíamos tratar de especificar un poco más cuáles son los cometidos del Inalog. Estamos dispuestos a trabajar para que el Instituto funcione y entendemos que tratar de que abarque todo en forma muy general puede volverlo menos eficiente. Recién hoy he conocido esa intención y si bien no estoy en desacuerdo son ella, entiendo que es algo a negociar. Nuestros clientes están adentro y están afuera; a los de adentro ya los conocemos, mientras que los de afuera con infinitos. Entonces, quizás sería bueno dar al Instituto una especificidad mayor. De todas formas, estimo que este es un tema posterior; lo importante es que el Inalog tiene que existir.

SEÑOR GUELLA.- Represento al Aeropuerto y a la actividad aeroportuaria. Estamos aquí como consecuencia del resultado del proceso de concesión del Aeropuerto. Hasta el año 2004, Uruguay tenía distintas plataformas logísticas basadas, sobre todo, en el marco legal del Puerto de Montevideo y de las Zonas Francas. Con la nueva concesión, el Aeropuerto también se suma a esas plataformas logísticas, lo que significa que todo lo que gira en torno a la actividad del comercio internacional en el Uruguay va a tener una herramienta más, sobre todo para aquellos que quieran vender servicios desde nuestro país hacia la región y el mundo.

De manera que apoyamos desde ya la creación del Inalog, en el entendido de que es un ámbito propicio para que públicos y privados coordinen, con el foco puesto en hacer más competitivo al Uruguay frente a las distintas alternativas del exterior. En ese sentido, creo que es un poco más fina la discusión de si en la ley debería estar acotado el cometido o si eso se tendría que manejar en la parte más instrumental. Lo que es claro es que tenemos cierto temor de que el proyecto de ley termine siendo demasiado abarcativo. No planteamos el objetivo de excluir a nadie -creemos que el sector importador y exportador uruguayo se va a beneficiar de los resultados que logre el Uruguay en materia de tránsito- pero si todo inconveniente u oportunidad de mejora que tenga el país en términos logísticos termina en esa Mesa, corremos el riesgo de perder el foco.

Más allá de este mensaje que queremos dejar a la Comisión, celebramos la iniciativa y creemos en la Conalog como instrumento para que nuestro país mejore su competitividad.

SEÑOR MICHELINI.- En primer término, creo que es una muy buena idea.

En segundo lugar, a nivel logístico, el Uruguay tiene una inmensa facturación en lo que refiere a producción que no es uruguaya; si consideramos nuestra producción, la cifra es más importante. En el futuro, uno podría pensar que, más allá de nuestras fronteras, este factor se va a convertir en uno de los elementos más importantes de exportación uruguaya. Eso va a implicar infraestructura, comunicaciones, Internet y todos los demás elementos que ustedes conocen. Sabemos que se viene trabajando en esto desde hace varios años; yo pensaba que se trataba de dos años pero me acotan que ya llevan más de cuatro trabajando en este tema.

Adelantamos que estamos dispuestos a aprobar el proyecto de ley tal cual está, pero si el objetivo es abrirlo y corregirlo, su aprobación llevará más de cuatro meses.

Si bien decimos que nosotros lo votaríamos ahora, hay artículos con los que tenemos diferencias, como por ejemplo con el 4º, porque no nos gusta que el Estado esté en minoría; con el 5º, porque no compartimos que no se diga cuál es el techo del Director General con respecto a lo que se le va a pagar; con el literal F) del artículo 6º, porque con respecto de la marca URUGUAY LOGÍSTICO, nos preguntamos si debe ser esa o podrá haber otra; y podría seguir señalando una serie de elementos que no hacen a si es más o menos amplio el concepto. En los artículos 10, 11 y 12 se arma el tema de los recursos, que habrá que estudiarlo y hacer la comparación con otras personas públicas no estatales. Asimismo, en el artículo 14 no corresponde citar el artículo 198 de la Constitución. Si nos ponemos a estudiar todo eso, tendremos que hacer una serie de consultas y pasará mucho tiempo antes de poder aprobar el proyecto de ley.

Entonces, podemos tomar dos caminos: seguir la voluntad política y echar a rodar el proyecto de ley -que ha sido estudiado durante cuatro años y, como la vida es dinámica, seguramente luego de dos años de aprobado nos harán una serie de observaciones de corrección- o trabajar un año más para pulirlo, y aprobarlo más tarde. Tengan en cuenta que esta no es la única prioridad que tiene el Parlamento, más allá de que la expresión “y/o” no corresponde y si el doctor Korzeniak todavía fuera Senador seguramente devolveríamos el proyecto a la Cámara de Representantes solo por eso.

Me inclino más por la primera opción, es decir, aprobar lo que tenemos, ya que hay voluntad política y también recursos -aunque no muchos- y dentro de un año y medio ustedes podrán proponer correcciones. El otro camino sería el de tomarnos un año y medio para hacer las modificaciones.

Entonces, más que preguntar sobre el proyecto, quería dejar estas reflexiones.

Repito que no corresponde mencionar el artículo 198 de la Constitución en el artículo 14 de este proyecto de ley, porque no estamos hablando de ningún integrante que tenga venia del Senado como para llegar hasta a una posible disolución de Cámaras. Bueno, no es la idea criticar, pero no se trata solo de ampliar o de afinar las facultades del organismo, sino de echar a rodar una buena idea, y luego los propios integrantes nos corregirán en el futuro. Como ya lo dije, el otro camino sería tomarnos un tiempo más para corregirlo y hacer una ley sin defectos, aunque igual los va a tener ¡vaya si los va a tener! Pero por lo menos intentaremos que no los tenga.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin el afán de corregir al señor Senador Michelini, debo decir que en Comisión todavía no hemos analizado el proyecto de ley, y estamos aquí para escuchar a nuestros invitados. Por lo tanto, no me cierro a escuchar sugerencias aunque tome un poco más de tiempo, y tampoco me siento obligado por el pronunciamiento de la otra Cámara. En lo personal estoy abierto, y si hay alguna cosa que pueda ser corregida, no tengo inconveniente en discutirla en el seno de la Comisión. No soy tan fatalista como para pensar que si esto se modifica tendremos que esperar un año y medio, porque los parlamentarios no tenemos que ser tan lentos. Se han quejado de la lentitud de los tiempos del Estado, y eso lo sabemos todos los uruguayos, entonces tratemos de ser más ágiles los parlamentarios. Si es que tenemos que modificar alguna cosa, hagámoslo. Como el señor Senador Michelini nunca ha estado en funciones ejecutivas porque siempre ha sido parlamentario, es un poco fatalista sobre ese tema, pero si ustedes tienen ideas y sugerencias debemos escucharlos, porque es para eso que los estamos recibiendo, no para decir que este proyecto está bárbaro porque el Poder Ejecutivo lo remitió y los Diputados lo votaron así.

SEÑOR LURASCHI.- Soy representante de la gremial que nuclea a las empresas de transporte por carretera internacional y, sin ánimo de repetir los conceptos que han expresado muy claramente quienes me antecedieron en el uso de la palabra, debo decir que desde nuestra perspectiva este proyecto de ley es, ni más ni menos, una necesidad. El país necesita que este proyecto se transforme en ley, que se promulgue y que se aplique, en el entendido de que es una instancia de coordinación en función de la cual todas las prestaciones que puede y debe dar nuestro país para ser un polo logístico regional, van a estar, de alguna manera, adecuadamente prestadas.

Nos interesa enfatizar que debe tenerse muy presente que este no es el final del camino sino al contrario; para nosotros es el principio de un camino que hay que recorrer rápidamente, de la mejor manera posible, y creo que es una instancia de madurez desde el punto de vista institucional, que pone a nuestro país en el lenguaje del comercio internacional actual. Tenemos muy en claro que el 73% del comercio intrarregional del Mercosur ampliado -es decir, más Chile, Bolivia y Perú- se transporta a través de camiones. La verdad es que las prestaciones que se realizan en la actualidad necesitan imperiosamente de una instancia de coordinación, no solo en el ámbito público, sino también en el privado. ¿Por qué es así? Porque se impone una prestación logística de los servicios. En ese ánimo nosotros enfocamos este proyecto de ley y damos nuestro apoyo a la formación del Instituto.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR DE LEÓN.- Soy representante de la Cámara de Industrias. Todos los que han participado anteriormente han explicado claramente la casi totalidad de los aspectos que nos interesan, pero

quisiera resaltar el nivel de compromiso que han asumido los organismos que integran la Conalog, que desde hace cuatro años viene trabajando y ha ido creciendo a través del tiempo. Hoy tenemos una madurez muy especial y es posible hacer cosas juntos. Esto, naturalmente, nos ha llevado a recorrer el camino de la institucionalidad y por eso es tan importante tener esta ley. Además, pienso que es posible hacer política de Estado a mediano y largo plazo, pensando juntos.

Por todo ello, celebramos y apoyamos esta iniciativa, con la que colaboramos desde el inicio. Como decía un compañero, el tiempo es importante en este tipo de emprendimientos.

Muchas gracias.

SEÑORA PACCHIOTTI.- Represento al Ministerio de Relaciones Exteriores y comparto lo que dijo el señor Senador Michelini en cuanto a que hay que poner a andar el proyecto, porque si analizáramos cada uno de los artículos a conciencia, yo, que tengo formación jurídica, quizás propondría muchas cosas para mejorar.

La logística se está desarrollando a pasos agigantados -tenemos el MERCOSUR, el Puerto de aguas profundas de La Paloma, etcétera, etcétera y esto sigue creciendo- y por más que hiciéramos un proyecto perfecto, seguramente teniendo en cuenta la rapidez de los cambios, al ponerlo en funcionamiento ya habría muchísimas cosas a mejorar. Por mi parte, comparto lo que dijo el señor Senador y me parece que hay que poner a rodar el proyecto de ley rápidamente. En ese sentido creo que tenemos que ser el Singapur del Mercosur.

SEÑOR VIERA.- Es evidentemente que aun en la Conalog hay opiniones ligeramente distintas, que complican un poco más la labor de la Comisión. Por lo tanto, sería interesante que, de existir alguna propuesta de modificación -porque considerar la ley es nuestro objeto- pudiéramos conocerla, ya sea por parte de la Conalog, a título personal o institucional. Reitero que sería importante conocer cuáles son las ideas concretas que enriquecerían este proyecto de ley, más allá de que después, en la interna de la Comisión, discutamos las estrategias a seguir.

En tal sentido, solicito a nuestros invitados que nos hagan llegar a través de la Secretaría de la Comisión esas propuestas concretas.

SEÑOR GALLO.- Quiero hacer referencia a un aspecto formal, a raíz de los planteos del Senador Michelini y del señor Presidente.

Quienes tenemos experiencia parlamentaria sabemos que no es la primera vez que nos enfrentamos a la posibilidad de votar leyes con la característica de que la perfección a veces está condicionada por los tiempos. Nos ha ocurrido muchas veces que tomamos la decisión de que una ley se ponga en marcha a pesar de que en algunas circunstancias no se contemplara a todos los sectores. También es cierto lo que manifestaron el Presidente de esta Comisión y el señor Senador Viera en el sentido de que recién empezamos a tratar esta ley y el debate se puede nutrir de propuestas. Creo que lo importante es que nosotros, como Senadores, tengamos la claridad de cuál es la posición corporativa de ustedes con respecto a este punto, es decir, si todos están de acuerdo con que el proyecto se vote tal como viene de la Cámara de Representantes y después la dinámica lleve a hacer cambios, o si consideran que hay que hacer modificaciones. Lo importante es que exista consenso en este aspecto, porque a nosotros nos libera de esa responsabilidad. Insisto en que como Legisladores ya hemos tenido esta experiencia con otras leyes y, en definitiva, los mismos sectores involucrados han manifestado la necesidad de ponerlas en marcha y después ver qué pasa. Reitero que debe de haber un consenso porque, en definitiva, no puede ocurrir que nosotros tomemos un camino y después alguno de ustedes cuestione la decisión. Entonces, para seguir analizando este proyecto, me quedaría muy conforme si ustedes pudieran decir si están o no de acuerdo en dar la prioridad a esta ley tal como está o si consideran que hay que seguir mejorándola.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la exposición de motivos de este proyecto de ley se habla de un grupo de trabajo para la creación de este Instituto, en el que están representadas todas las organizaciones que en el día de hoy nos visitan en esta Comisión. La exposición de motivos expresa: “Este Grupo de

Trabajo realizó reuniones durante los meses de noviembre y diciembre del 2008 con asistencia plena de sus integrantes. El fruto de estos trabajos es la elaboración consensuada de dos proyectos normativos: por una parte la Ley de creación del INALOG (objeto de esta Exposición de Motivos), y por otra, un Decreto propiciando la creación de la Comisión Nacional de Logística (CONALOG)". Quiere decir que la exposición de motivos refiere a un consenso que ahora parece no ser tal, o quizás, como esto es dinámico, el tema pasó. Entonces, tal como señaló el señor Senador Viera -sin ánimo de generar ningún tipo de diferencia, porque de pronto son sesgos positivos para mejorar un proyecto que contiene algún defecto que no es grande- creo que sería interesante que nos remitieran las sugerencias que puedan tener respecto de este tema, porque nosotros estamos para escuchar los planteamientos que ustedes tengan para hacer. Por un lado, el Estado está representado por los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Transporte y Obras Públicas, la Administración Nacional de Puertos y la Aduana y, por otro, están presentes los operadores privados, que pueden tener visiones que no sean coincidentes, y es lo más democrático que todos podemos reconocer.

SEÑORA TABACCO.- Lo que podríamos hacer, si los señores Senadores están de acuerdo, es que la CONALOG se vuelva a reunir, emita una opinión como tal y la haga llegar a ustedes. De lo contrario, tendríamos que ponernos a discutir en este ámbito.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea no es debatir acá sino escuchar a nuestros invitados.

SEÑORA TABACCO.- Entonces, si les parece bien, la semana que viene estaríamos haciendo llegar a ustedes la posición de la CONALOG. Está demás decir que a nosotros nos importa que este proyecto de ley se apruebe cuanto antes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por supuesto que lo tenemos claro.

Entonces, esperamos que la Conalog se reúna y nos envíe una sugerencia.

No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 48 minutos.)